Niveau(x) d'enseignement : I
Centre d'intérêt : 620

Numéro EDUQ : 9370346

Simard, Robert

Evaluation de l'impact de la présence de jeunes brigadiers à bord des autobus scolaires sur la sécurité routière / Robert Simard. -- [Québec] Société de l'assurance automobile du Québec, Direction des communications, 1992.
47 p. ; 28 cm. -- (Rapport de recherche / Société de l'assurance automobile du Québec)

Résumé : p. 5-8. Code : C-1894-5.

Vedette(s)-secondaire(s) : Société de l'assurance automobile du Québec

Descripteur(s) : Transport scolaire * Questionnaire * Education préscolaire * Primaire (Ordre d'enseignement) * Secondaire (Ordre d'enseignement)

Identificateur(s) de sujet : Brigadier scolaire * Sécurité routière

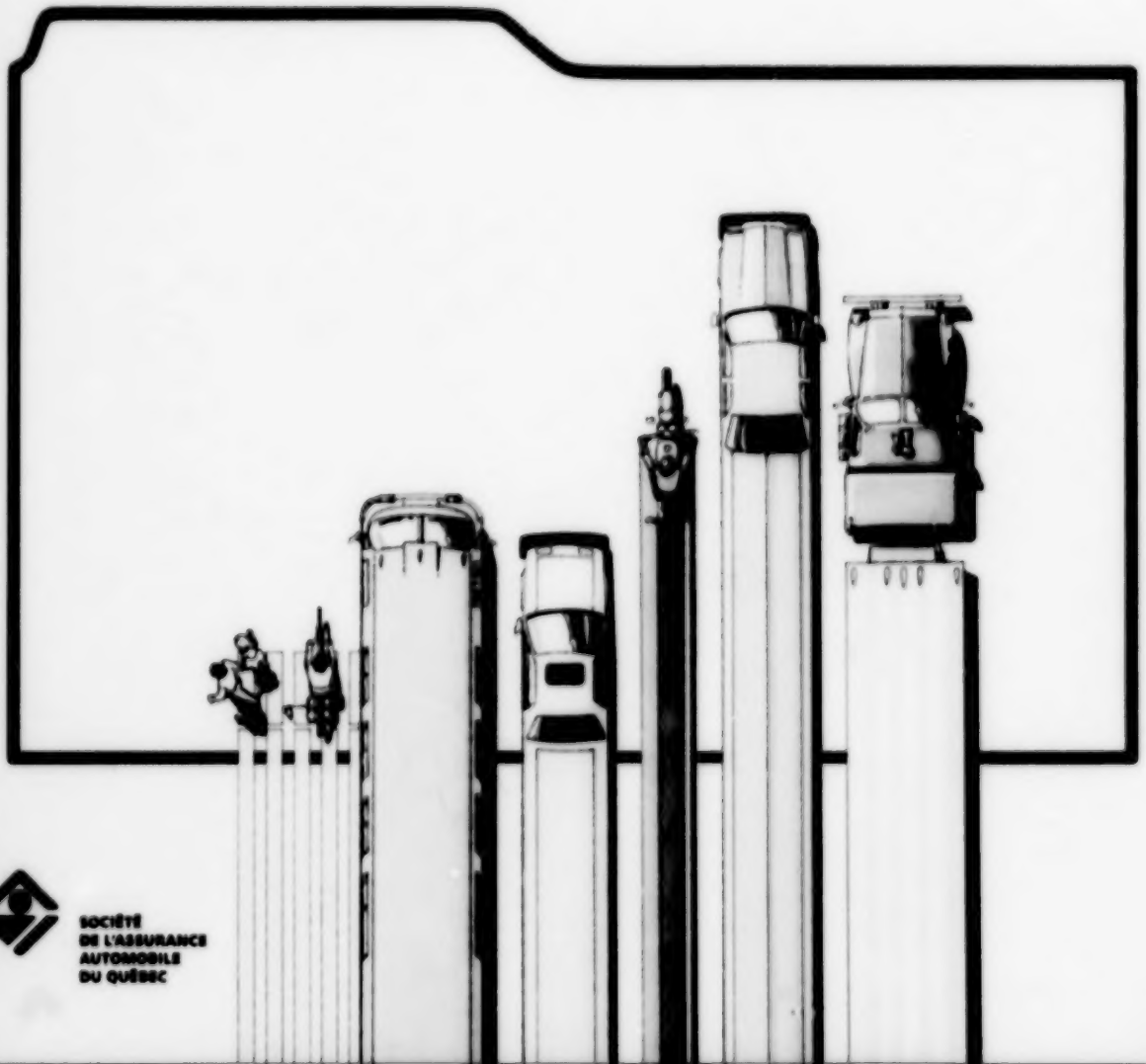
Ce document évalue dans quelle mesure les brigadiers qui travaillent au niveau du transport par autobus scolaire contribuent à faire observer les règles de sécurité routière. A cet effet, on a interrogé les conducteurs d'autobus qui se sont dits satisfaits du travail de leurs brigadiers et de l'augmentation des comportement sécuritaires des écoliers. On note que les hommes sont plus réceptifs que les femmes à la présence des brigadiers et que les conducteurs de 45 ans ou plus se disent particulièrement satisfaits du travail des brigadiers. Le questionnaire qui a servi à l'enquête est reproduit à l'annexe 1 et les résultats détaillés du sondage se retrouvent à l'annexe 2.

Type de document :

ort de RECHERCHE

MFN: 1127

ÉVALUATION DE L'IMPACT DE LA PRÉSENCE DE JEUNES BRIGADIERS À BORD DES AUTOBUS SCOLAIRES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

9370346

CADRE
CENTRE DE DOCUMENTATION
1940, BOUL. HENRI-BOURASSA EST
MONTREAL H2B 1S2

ÉVALUATION DE L'IMPACT DE LA PRÉSENCE DE JEUNES BRIGADIERS À BORD DES AUTOBUS SCOLAIRES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Robert Simard
Direction des études et analyses
Vice-présidence à la planification

Février 1992
Société de l'assurance automobile du Québec

AVANT-PROPOS

Ce rapport présente une partie des résultats de l'évaluation de l'impact des brigades scolaires sur la sécurité routière. Il concerne les brigadiers qui travaillent au niveau du transport par autobus et évalue dans quelle mesure leur présence améliore la sécurité. Un rapport distinct traitant de l'impact des brigades pour piétons sur le comportement des écoliers a été produit.

L'impact des brigades scolaires sur le nombre de victimes d'accidents de la route n'est pas facile à mesurer, compte tenu du nombre de victimes relativement limité. Il est par ailleurs possible d'évaluer l'impact des brigades sur les comportements des élèves, soit par observation directe comme c'est le cas dans le rapport sur les brigades pour piétons, soit par l'intermédiaire de l'appréciation d'un intervenant, comme c'est le cas dans le présent rapport où nous avons interrogé les conducteurs d'autobus d'écoliers. Cette dernière approche comporte des avantages certains pour ce qui est des coûts et fournit des indices intéressants sur l'efficacité du programme.

La présente étude a été réalisée par M. Robert Simard, agent de recherche à la Direction des études et analyses. Nous tenons à souligner la collaboration de M. Michel Thibaudeau de la Direction des politiques et programmes et de tous les régisseurs, transporteurs, conducteurs et conductrices d'autobus d'écoliers qui ont participé à l'étude.

Nous tenons aussi à souligner la collaboration de Mme Hélène Roy et de M. Jean-Luc Marret de la Direction des politiques et programmes ainsi que de Mme Jacqueline Abgral de l'A.T.C.Q.; Mme Monique St-Pierre fut responsable de la présentation du rapport.

Le directeur des études et analyses,

André Viel

SOMMAIRE

INTRODUCTION

Le programme des brigades scolaires, créé par l'Automobile et Touring Club du Québec (A.T.C.Q.), mieux connu sous l'appellation C.A.A. - Québec ou encore Club Automobile, existe au Québec depuis très longtemps. Toutefois, les énergies déployées par la Société, afin de soutenir dans ses efforts l'A.T.C.Q., ont contribué à la croissance importante de ce programme au cours de la dernière décennie. Il comporte deux volets principaux: "brigadier pour piétons" et "brigadier d'autobus". L'évaluation de l'impact du "brigadier pour piétons" ayant fait l'objet d'un autre rapport, le présent rapport est consacré uniquement au deuxième volet.

Il s'agit d'évaluer dans quelle mesure les "brigadiers d'autobus" contribuent à faire observer les règles de sécurité routière.

ASPECTS MÉTHODOLOGIQUES

Tout d'abord, on s'est intéressé aux différents niveaux d'objectifs du programme de manière à pouvoir en saisir les différents éléments. On a ainsi défini des objectifs immédiat (transmission de connaissances), intermédiaire (modification du comportement) et ultime (diminution du nombre des victimes d'accidents). A la suite de l'examen de chaque niveau d'objectif, il fut décidé d'évaluer dans quelle mesure la présence de jeunes brigadiers dans les autobus d'écoliers incite les jeunes écoliers à manifester des comportements sécuritaires lors de leur transport (objectif intermédiaire).

Une fois l'objet de l'évaluation défini, deux démarches ont été effectuées. Premièrement, un questionnaire a été posté aux régisseurs du transport scolaire travaillant au sein des différentes commissions scolaires, pour connaître le nombre et les caractéristiques des chauffeurs d'autobus transportant, sur un parcours donné, seulement des élèves du primaire. A la suite de cette démarche, on a constaté qu'il n'y avait que très peu de chauffeurs avec de jeunes brigadiers à bord.

Deuxièmement, un questionnaire a été acheminé à des chauffeurs d'autobus d'écoliers par l'intermédiaire des régisseurs et des transporteurs, soit tous les chauffeurs bénéficiant de la présence d'un brigadier et un échantillon représentatif des chauffeurs sans brigadier.

Pour les chauffeurs bénéficiant de la présence d'un brigadier, on a obtenu un très fort taux de réponse, soit 77%, et les structures de distribution d'âge, de sexe et d'expérience de conduite des répondants correspondent bien à celles de la population de base.

Quant aux chauffeurs ne bénéficiant pas des services de brigadier, ils devaient faire partie des mêmes commissions scolaires que ceux avec brigadier et ce, dans une proportion suffisante pour chacune d'elles. Aussi, afin d'assurer le caractère aléatoire du choix des chauffeurs, leur sélection a été faite en tenant compte de la première lettre de leur nom de famille.

Les chauffeurs ainsi sélectionnés ont tous reçu le même questionnaire que les chauffeurs avec brigadier. Le taux de réponse a aussi été très élevé, soit 73%. Quant à la représentativité de cet échantillon, toutes les structures d'âge, de sexe et d'expérience de conduite de l'échantillon reflètent bien celles de la population à l'exception d'une surreprésentation des chauffeurs avec 20 ans ou plus d'expérience de conduite.

Donc, malgré les difficultés reliées à la connaissance des deux populations visées de chauffeurs (AVEC et SANS brigadier), on a quand même pu bénéficier d'un très fort taux de réponse au questionnaire et on a de plus constaté que les répondants sont un reflet fidèle de la population à laquelle ils appartiennent.

C'est en comparant les réponses obtenues au questionnaire pour les deux groupes de chauffeurs que l'on a pu évaluer l'impact de la présence des brigadiers sur le comportement des écoliers lors du transport scolaire.

LES RÉSULTATS

Après avoir exposé quelques résultats préliminaires concernant la notoriété et l'appréciation de la revue "Maître à bord", le respect des feux intermittents par les automobilistes et la présence du panneau d'arrêt sur le côté de l'autobus, on a traité, pour l'ensemble des chauffeurs (AVEC c. SANS brigadier), des principaux éléments de sécurité relatifs au travail du brigadier: ne pas se bousculer lors de la montée ou de la descente de l'autobus, ne pas passer trop près de l'avant de l'autobus avant de traverser la rue et ne pas rester trop près des roues de l'autobus une fois que l'élève en est descendu. Le résultat le plus important de cette section est que pour chacun des trois éléments de sécurité considérés, il n'y a pas de relation entre le nombre d'élèves qui adoptent un comportement non sécuritaire et le groupe d'expérience de conduite, le groupe d'âge et le sexe des conducteurs. Autrement dit, les réponses au questionnaire concernant le comportement des élèves ne sont pas influencées par les caractéristiques (âge, sexe, expérience de conduite) des conducteurs.

Bien que 41% de tous les chauffeurs ayant répondu au questionnaire mentionnent qu'ils bénéficient des services de brigadiers, cette proportion atteint 45% pour les hommes et seulement 31% pour les femmes. On retrouve aussi cette surreprésentation des hommes dans la population de base. De plus, parmi les chauffeurs ne bénéficiant pas de la brigade, 45% des hommes seraient d'accord pour avoir des jeunes brigadiers à bord de leur autobus alors que ce ne serait le cas que pour 23% des femmes. Il semble donc se dégager que les femmes sont moins réceptives que les hommes à la présence de jeunes brigadiers dans leur autobus.

Par ailleurs, à la suite d'un examen supplémentaire, on a constaté que les conducteurs âgés de 45 ans ou plus préfèrent travailler avec moins de brigadiers à la fois que les conducteurs plus jeunes.

Parmi les chauffeurs bénéficiant des services de brigadiers, 72% se déclarent satisfaits de leur travail, 9% sont indifférents alors que 19% en sont insatisfaits. Le pourcentage de chauffeurs satisfaits atteint même 82% pour ceux âgés de 45 ans ou plus.

Quant à l'impact de la brigade sur le comportement des écoliers, les résultats démontrent que cet impact est positif. En effet, pour chacun des trois éléments de sécurité considérés, le pourcentage des chauffeurs qui déclarent qu'aucun élève n'adopte un comportement non sécuritaire augmente en la présence de brigadier: de 46% à 61% lors de la montée/descente de l'autobus, de 62% à 69% concernant le fait de rester trop près des roues de l'autobus et finalement de 40% à 47% pour la traversée de la rue devant l'autobus. De plus, une fois qu'un chauffeur bénéficie des services de la brigade, il devient alors beaucoup plus enclin à recommander que tous les autres chauffeurs en bénéficient. Finalement, parmi les chauffeurs bénéficiant d'une brigade, plus ils se disent satisfaits du travail des brigadiers, plus ils déclarent que les écoliers adoptent des comportements sécuritaires.

CONCLUSION

La présence des jeunes "brigadiers d'autobus" augmente les comportements sécuritaires des écoliers. Cette augmentation de sécurité est notable. En outre, plus les chauffeurs se disent satisfaits du travail de leurs brigadiers, plus ils mentionnent que les écoliers adoptent des comportements sécuritaires.

Par ailleurs, il semble bien que les hommes soient plus réceptifs que les femmes à la présence de jeunes brigadiers dans leur autobus. Aussi, les chauffeurs de 45 ans ou plus se disent particulièrement satisfaits du travail des brigadiers.

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

AVANT-PROPOS 3

SOMMAIRE 5

LISTE DES TABLEAUX 11

INTRODUCTION 13

CHAPITRE I: PRINCIPAUX ASPECTS MÉTHODOLOGIQUES 15

Section I: Objectifs recherchés par l'action du "brigadier d'autobus" 15

Section II: Principales caractéristiques du devis méthodologique retenu 17

1. La population considérée 17

2. Le questionnaire utilisé 20

CHAPITRE II: ANALYSE DES RÉSULTATS 23

Section I: La revue "Maître à bord", les feux intermittents et le panneau d'arrêt sur le côté de l'autobus 23

Section II: Les éléments de sécurité relatifs au brigadier 25

Section III: La présence et le nombre des "brigadiers d'autobus" 26

Section IV: Appréciation des services rendus par les brigadiers 27

Section V: L'impact de la brigade sur le comportement des écoliers 28

CONCLUSION 35

ANNEXE 1: LE QUESTIONNAIRE UTILISÉ 37

ANNEXE 2: LES RÉSULTATS DÉTAILLÉS DU SONDAGE 41

LISTE DES TABLEAUX

PAGE

TABLEAU 1: RELATION ENTRE LA PRÉSENCE DES BRIGADIERS ET QUATRE ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ RELATIFS AU TRANSPORT SCOLAIRE 30

A) Répartition des chauffeurs d'autobus selon la présence de "brigadiers d'autobus" et le nombre d'élèves qui se bousculent lorsqu'ils montent ou descendent de l'autobus 30

B) Répartition des chauffeurs d'autobus selon la présence de "brigadiers d'autobus" et le nombre d'élèves qui restent trop près des roues de l'autobus 30

C) Répartition des chauffeurs d'autobus selon la présence de "brigadiers d'autobus" et le nombre d'élèves qui passent trop près de l'avant de l'autobus avant de traverser la rue 31

D) Répartition des chauffeurs d'autobus selon la présence de "brigadiers d'autobus" et le fait que selon eux les autres chauffeurs devraient avoir des jeunes brigadiers à bord 31

TABLEAU 2: RELATION ENTRE L'APPRÉCIATION DU TRAVAIL DES BRIGADIERS PAR LES CHAUFFEURS BÉNÉFICIANT DE LEURS SERVICES ET QUATRE ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ RELATIFS AU TRANSPORT SCOLAIRE 32

A) Répartition des chauffeurs d'autobus avec brigadier selon la satisfaction par rapport au travail du brigadier et le nombre d'élèves qui se bousculent lorsqu'ils montent ou descendent de l'autobus 32

B) Répartition des chauffeurs d'autobus avec brigadier selon la satisfaction par rapport au travail du brigadier et le nombre d'élèves qui restent trop près des roues de l'autobus 32

C) Répartition des chauffeurs d'autobus avec brigadier selon la satisfaction par rapport au travail du brigadier et le nombre d'élèves qui passent trop près de l'avant de l'autobus avant de traverser la rue 33

D) Répartition des chauffeurs d'autobus avec brigadier selon la satisfaction par rapport au travail du brigadier et le fait que selon eux les autres chauffeurs devraient avoir des jeunes brigadiers à bord 33

INTRODUCTION

Le programme des brigades scolaires existe depuis de nombreuses années au Québec. A la suite des efforts de la Société afin d'appuyer ceux de l'Automobile et Touring Club du Québec (A.T.C.Q.), mieux connu sous l'appellation C.A.A. - Québec ou encore Club Automobile, ce programme a connu un essor considérable depuis le début des années 80. Sur le plan de la sécurité routière, on retrouve deux types de brigadiers: le "brigadier pour piétons" et le "brigadier d'autobus". L'évaluation de l'impact du "brigadier pour piétons" sur la sécurité routière ayant déjà fait l'objet d'un rapport[1], il ne sera traité dans ce rapport que de l'impact du "brigadier d'autobus".

Comme on l'a mentionné dans le "Guide d'implantation et d'animation", l'objectif principal du programme concernant les "brigadiers d'autobus" est d'aider le conducteur de l'autobus d'écoliers à faire observer les règles de sécurité routière. Le but du présent rapport est donc d'évaluer dans quelle mesure cet objectif est atteint.

Pour ce faire, on traitera dans une première étape des différents aspects méthodologiques de cette étude dont notamment la population étudiée et le moyen utilisé pour recueillir des informations. Dans une seconde étape, on exposera les résultats obtenus à la suite du traitement de ces informations. On en dégagera les principales conclusions afin d'établir les principales balises de bonification de ce programme.

---

1 ROCHE LTÉE, GROUPE-CONSEIL, Évaluation de l'impact du programme des brigades scolaires, Rapport final, juillet 1991, 63 pages et annexes.

CHAPITRE I: PRINCIPAUX ASPECTS MÉTHODOLOGIQUES

Dans ce chapitre, on traitera d'abord des objectifs de ce programme et de l'objet de l'évaluation. Par la suite, on traitera des principales caractéristiques du devis méthodologique retenu.

Section I: Objectifs recherchés par l'action du "brigadier d'autobus"

La brigade à bord des autobus scolaires est un moyen mis en place pour favoriser la sécurité des enfants lors de leur transport vers l'école. Elle est organisée par l'école primaire. La brigade est d'abord constituée de jeunes élèves de 6e année et ensuite de 5e année, recrutés et formés par l'école. Ces jeunes interviennent auprès des écoliers de niveau primaire afin de favoriser leur sécurité notamment en les éloignant de l'avant de l'autobus scolaire de sorte qu'ils puissent être vus par le chauffeur de l'autobus lorsqu'ils traversent la rue.

Selon les documents produits relativement au programme des brigades scolaires (piétons et autobus), l'objectif général de ce programme est de développer des connaissances, des attitudes et des comportements favorisant la sécurité des écoliers sur le chemin de l'école (ou lors du transport par autobus).

Le programme propose aussi aux écoliers qui font partie de la brigade la recherche de certaines qualités telles que le sens des responsabilités, de la discipline, de l'obéissance et de l'esprit de groupe. Toutefois, comme ce domaine n'est pas relié directement à la sécurité routière et ne rejoint pas directement les mandats de la Société, il est exclu de la présente étude.

Généralement, les objectifs d'une mesure peuvent être regroupés selon qu'ils sont immédiats, intermédiaires ou ultimes. Il convient donc de décrire ces trois niveaux d'objectifs en fonction du programme des brigadiers scolaires (autobus) et d'établir clairement celui qui fait l'objet de cette évaluation.

L'objectif immédiat du programme est de transmettre des connaissances favorisant la sécurité des écoliers sur le chemin de l'école et donc pour le brigadier d'autobus, lors du transport par autobus. Ainsi, par la transmission de connaissances relatives aux principales règles de sécurité routière, l'élève devrait savoir comment il faut agir lorsqu'il doit traverser la rue (brigadier pour piétons) ou encore lorsqu'il utilise l'autobus scolaire (brigadier d'autobus). Cet objectif de transmission de connaissances relatives à la sécurité routière comporte deux volets principaux: l'un ayant trait aux brigadiers, l'autre s'adressant à l'ensemble des écoliers.

Concernant les connaissances transmises au brigadier, celles-ci ont trait essentiellement à sa formation théorique et pratique nécessaire à l'accomplissement de ses fonctions. Toutefois, dans le cadre du processus de formation du brigadier, le responsable de la brigade (enseignant ou autre employé de l'école) doit, par une estampille, reconnaître que le brigadier a effectivement assimilé la matière. En conséquence, étant donné qu'une évaluation de l'atteinte de cet objectif constituerait une reprise du travail effectué par le responsable de la brigade ou encore un examen du travail effectué par ce responsable, il a été retenu de ne pas procéder à l'évaluation de l'atteinte de cet objectif.

Concernant les connaissances transmises à l'ensemble des écoliers, celles-ci sont essentiellement contenues dans des documents que l'on suggère aux enseignants d'utiliser en classe en relation avec le programme de formation personnelle et sociale. De plus, depuis septembre 1988, dans le volet "Education à la santé" du programme de formation personnelle et sociale, on retrouve une section consacrée à la sécurité routière. Il est donc difficile d'évaluer la contribution spécifique du programme des brigades scolaires dans l'assimilation de connaissances relatives à la sécurité routière. En conséquence, l'objectif de transmission de connaissances auprès des écoliers ne sera pas évalué. DONC, TOUT L'ASPECT DE TRANSMISSION DE CONNAISSANCES NE FAIT PAS PARTIE DE CETTE ÉVALUATION.

L'objectif intermédiaire du programme est de développer des comportements favorisant la sécurité des écoliers sur le chemin de l'école (brigadier pour piétons) et lors du transport par autobus (brigadier d'autobus).

Une fois les connaissances acquises, on vise maintenant un changement au niveau du comportement. Ainsi, l'élève devrait AGIR conformément aux règles de sécurité, en respectant les consignes du brigadier, tant sur le chemin de l'école que lors de l'utilisation de l'autobus d'écoliers. C'est d'ailleurs sur l'atteinte de cet objectif que porte cette évaluation. **En d'autres termes, on essaiera d'évaluer dans quelle mesure la présence du brigadier d'autobus incite les jeunes écoliers à manifester des comportements sécuritaires lors du transport scolaire.**

L'objectif ultime vise à court terme à diminuer le nombre de jeunes écoliers victimes d'accidents lors de leurs déplacements et, à long terme, à faire en sorte qu'ils soient moins souvent victimes d'accidents dans le futur parce qu'ils auront pu bénéficier d'une brigade scolaire.

On a cependant décidé de ne pas évaluer le premier volet de cet objectif ultime en raison, d'une part, de l'emploi de ressources importantes et, d'autre part, du petit nombre d'accidents de jeunes sur le chemin de l'école. Il aurait donc été difficile de mesurer précisément l'atteinte de cet objectif.

Section II: Principales caractéristiques du devis méthodologique retenu

Plusieurs éléments doivent être pris en considération lorsqu'on considère les divers aspects méthodologiques de cette évaluation. Toutefois, ceux-ci peuvent être regroupés selon qu'ils se rapportent à la population considérée ou au questionnaire utilisé.

1. La population considérée

Tout d'abord, il importe de bien définir la population de chauffeurs d'autobus d'écoliers. Compte tenu que le programme des jeunes brigadiers scolaires travaillant à bord d'un autobus s'adresse d'abord aux jeunes de 6e et ensuite de 5e années, la population des conducteurs d'autobus concernés est constituée de ceux qui transportent sur un circuit donné des élèves de niveau primaire seulement. En effet, il faut exclure tous les conducteurs ne rencontrant pas cette condition (élèves du secondaire seulement, élèves du primaire et du secondaire, etc.).

Il y aurait en tout environ 9 000 chauffeurs d'autobus d'écoliers au Québec.[2] Comme il n'existe aucun fichier de ces 9 000 conducteurs d'autobus d'écoliers, leurs principales caractéristiques ne sont pas connues d'une manière précise.

Afin d'établir les principales caractéristiques de cette population, on a demandé la collaboration des 106 régisseurs[3] travaillant dans les commissions scolaires en leur faisant parvenir un questionnaire par la poste. On a pu bénéficier d'un fort taux de réponse, soit 72% (76/106). Ces 76 régisseurs ont sous leur gouverne 5 696 chauffeurs. Si le total au Québec est effectivement de 9 000 chauffeurs, ces régisseurs ont donc 63% de tous les chauffeurs sous leur responsabilité, ce qui est compatible avec le 72% des régisseurs répondants. Près de la moitié des chauffeurs auraient un parcours où ils transportent des élèves du primaire seulement. Toutefois, il semble que des problèmes aient pu survenir quant à l'interprétation de la question posée de sorte que la véritable proportion peut être plus élevée.

Par ailleurs, toujours selon les 76 régisseurs répondants, seulement 163 chauffeurs auraient bénéficié des services d'un brigadier sur un parcours où ils transportent des élèves du primaire seulement. Ainsi, pour l'ensemble du Québec, on estimerait à environ 300 le nombre total des chauffeurs avec brigadiers où les élèves transportés sont du niveau primaire seulement. Afin de valider ce dernier résultat, on l'a confronté avec les résultats du "Rapport statistique, 1989-1990" de l'A.T.C.Q. Selon cette source, il y aurait autant que 3 717 brigadiers d'autobus. Cependant, un chauffeur d'autobus peut travailler avec plusieurs brigadiers à la fois sur un parcours donné. De plus, il peut y avoir une rotation dans l'équipe de

---

2 Estimation de la Direction des politiques et programmes de la Société de l'assurance automobile du Québec. Les organismes suivants ont aussi été consultés: le ministère des Transports du Québec, le ministère de l'Education du Québec et l'Association des transporteurs d'écoliers du Québec.

3 Les régisseurs gèrent les contrats des transporteurs (propriétaires de flottes d'autobus scolaires) qui embauchent les conducteurs.

brigadiers associés à ces chauffeurs, de sorte qu'il est possible que le véritable nombre de chauffeurs bénéficiant d'une brigade s'élève effectivement à environ 300 chauffeurs. Il nous apparaît cependant possible que ce nombre soit quelque peu sous-estimé.

On a fait parvenir à la fin du mois de mai 1991 un questionnaire à CHACUN de ces 163 chauffeurs identifiés précédemment. Le questionnaire a été adressé au régisseur, qui l'a transmis au transporteur afin de le remettre au chauffeur. On a obtenu 125 réponses, soit un taux de réponse fort élevé de 77%. De plus, on a examiné les structures d'âge, d'expérience de conduite et de sexe des 125 répondants par rapport à la population totale des 163 chauffeurs pour constater que ces structures étaient semblables sur le plan statistique. Donc, ces 125 répondants représentent bien les 163 chauffeurs de la population de base.

Aux fins de l'évaluation, il ne suffisait pas d'obtenir les résultats des chauffeurs bénéficiant d'une brigade, il fallait aussi obtenir ceux des chauffeurs sans brigadier, de manière à pouvoir les comparer entre eux.

Pour ce faire, on a considéré les 1 475 chauffeurs travaillant dans les mêmes commissions scolaires mais ne bénéficiant pas des services d'un brigadier lors du transport d'élèves du niveau primaire seulement. Cela était une façon de s'assurer, jusqu'à un certain point, que les chauffeurs AVEC brigadier comme ceux SANS brigadier travaillaient dans un milieu semblable.

Compte tenu de leur nombre élevé, soit 1 475 chauffeurs, on a procédé par échantillonnage. Ainsi, on s'est assuré que chaque commission scolaire concernée soit sollicitée par l'entremise du régisseur. Pour chacun des régisseurs, on a déterminé le nombre de chauffeurs à qui le régisseur devait adresser le questionnaire en s'assurant d'une représentativité suffisante. Afin d'assurer le caractère aléatoire du choix des chauffeurs, on a tenu compte de la première lettre du nom de famille du chauffeur. Par exemple, on demandait au régisseur d'adresser un questionnaire à chaque chauffeur concerné (c'est-à-dire sans brigadier avec des élèves du primaire

seulement) dont le nom de famille commençait par la lettre "A" ou "B". En d'autres termes, cette méthodologie a eu pour effet d'assurer un échantillon aléatoire et représentatif de cette population.

C'est sur cette base que l'on a acheminé, à la fin de mai 1991, 250 questionnaires à des chauffeurs ne bénéficiant pas d'une brigade quand ils transportent des élèves du niveau primaire seulement. De ce nombre, 182 ont retourné le questionnaire, soit 73% d'entre eux. Ce pourcentage est fort voisin de celui obtenu pour les chauffeurs avec brigadier, soit 77%. De plus, on a examiné la structure d'âge, d'expérience de conduite et de sexe de ces 182 répondants par rapport à la population totale de 1 475 chauffeurs, ce qui nous a amenés à constater que ces structures étaient semblables sur le plan statistique, à l'exception d'une surreprésentation des chauffeurs avec 20 ans ou plus d'expérience de conduite. En effet, alors qu'on s'attendait à ce qu'ils représentent 11% des répondants, la véritable proportion est de 17%. Donc, même en tenant compte de cette exception, ces 182 répondants sont dans une très large mesure un reflet fidèle de la population totale des 1 475 chauffeurs sans brigadier transportant des élèves du primaire seulement dans les commissions scolaires choisies.

C'est donc en comparant les réponses obtenues des deux groupes de chauffeurs d'autobus d'écoliers (AVEC c. SANS brigadier) que l'on a évalué l'impact de la présence des brigadiers sur le comportement des écoliers lors du transport scolaire.

2. Le questionnaire utilisé

Afin de dissimuler l'objet de la recherche, le questionnaire comprenait 22 questions regroupées sous le thème général de "Maître à bord".[4] Ainsi, premièrement, on retrouvait cinq questions sur le thème de la revue "Maître à bord" et deux autres questions sur les feux intermittents. Par la suite,

[4] Une copie du questionnaire se trouve à l'annexe 1.

on retrouvait les trois questions cruciales de la mesure de l'efficacité de la brigade: lors de la montée/descente de l'autobus (question nº 7), la traverse devant l'autobus (question nº 8) et le fait de rester près des roues de l'autobus (question nº 9). Les choix de réponses correspondent au nombre d'élèves "imprudents" afin de demeurer le plus objectif possible. Toutes ces questions étaient au recto du questionnaire. Ce n'est qu'au verso et à la question nº 10 que l'on a introduit pour la première fois le concept de "brigadiers scolaires". Les questions 10, 11 et 12 étaient des questions factuelles sur les brigadiers (présence et nombre). Ensuite, on retrouvait une série de questions (5) sur l'appréciation des brigadiers mais avec une approche moins factuelle. On pouvait ainsi mettre en relation la présence de brigadiers (question 10) avec l'efficacité (questions 7, 8 et 9) et l'appréciation (questions 13 à 17). La fin du questionnaire portait sur d'autres sujets: présence du panneau d'arrêt sur le côté de l'autobus, l'âge, le sexe et l'expérience de conduite du conducteur.

CHAPITRE II: ANALYSE DES RÉSULTATS

Les résultats sont présentés par section selon le thème abordé. Ainsi, en premier lieu, on présentera les résultats complémentaires touchant la revue "Maître à bord", les feux intermittents et la présence du panneau d'arrêt sur le côté de l'autobus. Ensuite, on exposera les résultats concernant les différents éléments de sécurité où les brigadiers peuvent intervenir et après on retrouvera ceux concernant la présence et le nombre des brigadiers. La quatrième section sera consacrée à l'appréciation de la brigade par les chauffeurs. La cinquième et dernière section, qui est aussi la plus importante, cherchera à établir l'impact de la brigade sur le comportement des écoliers. Notons que tous les résultats pour chacune des questions sont présentés d'une manière détaillée à l'annexe 2.

Section I: La revue "Maître à bord", les feux intermittents et le panneau d'arrêt sur le côté de l'autobus

Il convient de mentionner dès à présent que les résultats de cette section sont présentés à titre d'information complémentaire. En effet, ils sont, par leur nature, étrangers au but de l'étude. La présence de ces éléments dans le questionnaire avait pour but d'introduire d'autres sujets que la brigade. Les résultats, bien que ne pouvant pas être appliqués directement à l'ensemble des chauffeurs d'autobus d'écoliers au Québec compte tenu du cadre méthodologique adopté, présentent tout de même des informations qui peuvent être utiles.

Ainsi, 96% des répondants ont reçu la revue "Maître à bord" et 98% de ceux qui l'on reçue, l'ont effectivement lue. De plus, 67% des chauffeurs ayant lu la revue disent l'avoir beaucoup appréciée. On retrouve une telle appréciation tant pour les conducteurs âgés de 44 ans ou moins que pour ceux de 45 ans ou plus de même que selon les quatre groupes d'expérience de conduite d'un autobus d'écoliers (4 ans ou moins, de 5 à 9 ans, de 10 à 19 ans et finalement 20 ans et plus). Cependant, alors que 62% des hommes disent avoir beaucoup apprécié la revue "Maître à bord", cette proportion atteint 80% pour les femmes.

Quant à l'utilité de la revue, 33% des répondants mentionnent que cette revue les aide beaucoup dans leur travail. On retrouve sensiblement la même proportion pour les hommes et les femmes et aussi selon les quatre groupes d'expérience de conduite. Toutefois, alors que cette proportion s'élève à 25% pour les chauffeurs de moins de 45 ans, elle atteint 41% pour les plus vieux.

Finalement, 86% des répondants affirment avoir participé à une session d'information sur "Maître à bord". Les répondants avaient aussi l'occasion d'émettre leurs commentaires. Plusieurs en ont profité pour expliquer davantage leurs réponses aux questions précédentes. Toutefois, plusieurs chauffeurs ont mentionné que la revue "Maître à bord" devrait être lue par les élèves et leurs parents.

Le deuxième thème complémentaire traite du respect des feux intermittents. Ainsi, 20% des chauffeurs affirment qu'il leur arrive à tous les jours de constater qu'un automobiliste ne respecte pas les feux intermittents; 22% disent que cela leur arrive à toutes les semaines; 12% à tous les mois; 41% moins qu'une fois par mois et 5% affirment que cela ne leur est jamais arrivé. On retrouve des proportions semblables tant chez les hommes que chez les femmes et tant chez ceux de moins de 45 ans que chez ceux de 45 ans et plus. Cependant, on remarque que 30% des chauffeurs ayant moins de 5 ans d'expérience de conduite affirment constater cette situation à tous les jours comparativement à 20%, pour l'ensemble des conducteurs. A l'opposé, 65% de ceux ayant 20 ans ou plus d'expérience mentionnent que cela leur arrive moins d'une fois par mois ou même jamais, comparativement à 46% pour l'ensemble des chauffeurs. S'agit-il là de la véritable situation ou plutôt d'une perception différente de ce problème (non-respect des feux intermittents) par les chauffeurs en fonction de leur expérience de conduite? On ne dispose pas, dans le cadre de cette étude, des informations nécessaires pour répondre à cette question. Dans leurs commentaires à ce propos, plusieurs chauffeurs ont mentionné que les automobilistes roulent trop vite ou ne se préoccupent pas des feux intermittents ou encore ne semblent pas connaître la loi. Parmi les solutions envisagées, on retrouve fréquemment une surveillance policière accrue, associée à des peines plus sévères et aussi à des campagnes d'information et de publicité.

Quant à la présence du panneau d'arrêt sur le côté de l'autobus, 70% des chauffeurs affirment que leur autobus en est muni. Alors qu'on retrouve une proportion assez semblable pour les quatre groupes d'expérience de conduite et les deux groupes d'âge, on doit remarquer que cette proportion est de 64% pour les hommes et de 84% pour les femmes. Compte tenu du but poursuivi par l'étude, on ne dispose pas, ici non plus, des informations nécessaires pour expliquer ce dernier résultat.

Section II: Les éléments de sécurité relatifs au brigadier

Les bousculades lors de la montée ou de la descente de l'autobus constituent le premier élément de sécurité considéré. Ainsi, 52% des chauffeurs mentionnent qu'aucun élève ne se bouscule lorsque ceux-ci montent ou descendent de l'autobus, 41% disent que de 1 à 4 élèves le font et 7% affirment que 5 élèves ou plus se bousculent. On retrouve sensiblement la même situation pour les quatre groupes d'expérience de conduite, tant pour les conducteurs de moins de 45 ans que pour les plus vieux et tant pour les hommes que pour les femmes. Ce résultat est donc très général.

Le deuxième élément considéré est aussi le plus important puisqu'il s'agit de la traversée de la rue devant l'autobus. Ainsi, sur un parcours complet, 43% des chauffeurs mentionnent qu'aucun élève ne passe trop près de l'avant de l'autobus avant de traverser la rue, 40% disent que de 1 à 4 élèves le font et 17% affirment que 5 élèves ou plus passent trop près de l'avant de l'autobus avant de traverser. Comme pour l'élément précédent, on retrouve des résultats semblables quels que soient le groupe d'expérience de conduite, le groupe d'âge et le sexe, ce qui en fait donc un résultat très général.

Le dernier élément considéré est le fait de rester ou non trop près des roues de l'autobus, une fois que l'élève en est descendu. Ainsi, 64% des chauffeurs affirment qu'aucun élève ne reste trop près des roues de l'autobus pour ceux qui ne traversent pas devant l'autobus, 24% disent que de 1 à 4 élèves restent trop près des roues et 12% mentionnent que 5 élèves ou plus le font. Pour cet élément aussi, il n'y a pas de relation avec le groupe d'expérience de conduite, le groupe d'âge et le sexe des conducteurs.

Un résultat fort important de cette section est donc que pour chacun des trois éléments de sécurité considérés, il n'y a pas de relation entre le nombre d'élèves qui adoptent un comportement non sécuritaire et le groupe d'expérience de conduite, le groupe d'âge et le sexe des conducteurs.

Section III: La présence et le nombre de "brigadiers d'autobus"

Sur les 307 chauffeurs ayant répondu au questionnaire, 41% d'entre eux bénéficient des services de brigadiers. Parmi ceux-ci, 19% travaillent avec un brigadier à la fois, 44% avec 2 brigadiers et 37% travaillent avec plus de deux brigadiers sur un parcours donné. Au total pour toute l'année scolaire, 10% des chauffeurs ont travaillé avec un seul brigadier, 24% avec 2 brigadiers, 14% avec 3, 20% avec 4, 29% avec 5 à 9 brigadiers et finalement 3% de ces chauffeurs ont travaillé avec 10 à 20 brigadiers.

La proportion des chauffeurs qui bénéficient d'une brigade est assez semblable pour les quatre groupes d'expérience de conduite et pour les deux groupes d'âge. Cependant, on doit remarquer que 45% des hommes qui ont répondu au questionnaire bénéficient des services de brigadiers contre seulement 31% pour les femmes. Si l'on considère l'ensemble de toute la population de référence et non pas seulement les 307 répondants, on constate là aussi que les hommes bénéficient plus que les femmes de la présence d'un brigadier: 13% des hommes ont des brigadiers contre 6% seulement des femmes. On a donc un premier indicateur que la présence de brigadiers d'autobus est davantage marquée chez les conducteurs que chez les conductrices d'un autobus d'écoliers.

Finalement, la distribution du nombre de brigadiers travaillant sur un parcours donné ou encore pour l'ensemble de l'année scolaire est assez semblable pour les quatre groupes d'expérience de conduite, pour les deux groupes d'âge et selon le sexe des chauffeurs. Toutefois, on retrouve une seule exception: 46% des chauffeurs de moins de 45 ans travaillent avec plus de 2 brigadiers à la fois sur un parcours donné alors que cette proportion ne s'élève qu'à 26% pour ceux de 45 ans et plus. Il semble donc que les conducteurs plus âgés préfèrent travailler avec moins de brigadiers à la fois que les conducteurs plus jeunes.

Section IV: Appréciation des services rendus par les brigadiers

Parmi les chauffeurs bénéficiant des services de brigadiers, 72% se déclarent satisfaits de leur travail, 9% sont indifférents alors que 19% en sont insatisfaits. On retrouve une distribution semblable pour les quatre groupes d'expérience de conduite et selon le sexe. Toutefois, on doit remarquer que seulement 64% des chauffeurs de moins de 45 ans se disent satisfaits du travail des brigadiers comparativement à 82% pour les chauffeurs de 45 ans ou plus.

Par ailleurs, la présence de brigadiers à bord des autobus ne correspond que rarement à un besoin exprimé par les chauffeurs. En effet, sur les 125 chauffeurs travaillant avec des brigadiers et ayant répondu au questionnaire, seulement 16 d'entre eux ont demandé cette aide. Par contre, 71 chauffeurs disent que c'est l'école qui a demandé la présence de brigadiers alors que 24 chauffeurs ne savent pas d'où provient la présence de brigadiers.

On a aussi demandé à tous les chauffeurs (avec ou sans brigadier) s'ils pensaient que les autres chauffeurs d'autobus devraient avoir des jeunes brigadiers à bord. C'est ainsi que 43% des chauffeurs pensent que les autres conducteurs devraient bénéficier de la présence de brigadiers, 17% pensent le contraire et autant que 40% ne le savent pas. Ces proportions sont sensiblement les mêmes tant pour les hommes que pour les femmes, tant pour ceux de moins de 45 ans que pour les plus vieux et pour les quatre groupes d'expérience de conduite. Dans la section suivante, on examinera cette distribution selon que le chauffeur lui-même bénéficie ou non présentement de la présence de brigadiers.

Parmi les 182 chauffeurs ne bénéficiant pas de la brigade, 39% seraient d'accord pour avoir des jeunes brigadiers à bord de leur autobus, 27% seraient indifférents et 34% seraient en désaccord. Les proportions demeurent relativement les mêmes pour les deux groupes d'âge et les quatre groupes d'expérience de conduite. Toutefois, 45% des hommes seraient d'accord alors que ce ne serait le cas que pour 23% des femmes. Ayant remarqué un résultat semblable précédemment, il semble se dégager de plus en plus que les femmes sont moins réceptives que les hommes à la présence de brigadiers dans leur autobus.

Finalement, plusieurs répondants ont fait des suggestions concernant les jeunes brigadiers scolaires dans les autobus. Celles-ci ont trait principalement au sérieux, à la maturité et au sens du devoir nécessaires à cette fonction. Ainsi, plusieurs chauffeurs suggèrent de récompenser les brigadiers pour leur travail, de leur assurer une plus grande formation notamment en ce qui concerne la connaissance des lois et des règlements. A l'opposé, les chauffeurs mentionnent que s'il doit y avoir des "brigadiers d'autobus", ceux-ci devraient alors être des adultes. Ils manifestent aussi leur volonté de rester les seuls maîtres à bord de leur autobus et finalement ils mentionnent que les écoliers acceptent mal qu'un des leurs ait une certaine autorité sur eux.

Section V: L'impact de la brigade sur le comportement des écoliers

Afin de mesurer l'impact de la brigade sur le comportement des écoliers, on reconsidérera les éléments de sécurité présentés dans les sections précédentes mais en tenant compte, cette fois, de la présence ou non de la brigade.

A la lecture du tableau 1, on constate que 46% des chauffeurs ne bénéficiant pas de la brigade affirment qu'aucun élève ne se bouscule en montant ou descendant de l'autobus. Cette proportion augmente significativement en présence d'un brigadier puisqu'elle atteint 61% dans ce cas (Partie A du tableau 1). De la même manière, la proportion des chauffeurs qui mentionnent qu'aucun élève ne reste trop près des roues de l'autobus passe de 62% pour ceux sans brigadier à 69% pour ceux avec brigadier (Partie B). Toujours dans le même ordre d'idées, alors que 40% des chauffeurs sans brigadier mentionnent qu'aucun élève ne passe trop près de l'avant de l'autobus avant de traverser la rue, cette proportion augmente quelque peu à 47% en présence d'un brigadier (Partie C). Ainsi, pour ces trois éléments de sécurité, on remarque une augmentation de la proportion des conducteurs qui rapportent un comportement sécuritaire de la part de leurs écoliers lorsqu'ils bénéficient des services de brigadiers. Cette augmentation de sécurité est notable.

Toujours au tableau 1 et dans le but de mesurer l'impact de la brigade mais en se plaçant d'un point de vue tout à fait différent, on remarque que seulement 26% des chauffeurs sans brigadier actuellement croient que les autres chauffeurs devraient avoir des jeunes brigadiers à bord alors que cette proportion s'élève à autant que 67% pour les chauffeurs bénéficiant déjà d'une brigade (Partie D). En d'autres termes, une fois qu'un chauffeur bénéficie des services de la brigade, il devient alors beaucoup plus enclin à recommander que tous les autres chauffeurs en bénéficient.

Considérons maintenant, dans le tableau 2, les mêmes éléments de sécurité mais cette fois en fonction de l'appréciation du travail des brigadiers par les 123 chauffeurs bénéficiant de leur présence et ayant répondu à ces questions (puisque deux chauffeurs n'ont pas répondu). Ainsi, 47% des chauffeurs se déclarant indifférents ou insatisfaits du travail des brigadiers mentionnent qu'aucun élève ne se bouscule en montant ou descendant de l'autobus. Cette proportion augmente à 65% pour les chauffeurs se déclarant satisfaits (Partie A). De plus, 44% des chauffeurs indifférents ou insatisfaits disent qu'aucun élève reste trop près des roues de l'autobus alors que cette proportion augmente à 78% pour les chauffeurs satisfaits (Partie B). Ensuite, 38% des chauffeurs indifférents ou insatisfaits du travail des brigadiers déclarent qu'aucun élève ne passe trop près de l'avant de l'autobus avant de traverser la rue alors que cette proportion est de 52% pour les chauffeurs satisfaits (Partie C). En d'autres termes, pour chacun de ces trois éléments de sécurité, plus les chauffeurs se disent satisfaits du travail des brigadiers, plus la proportion des comportements sécuritaires augmente.

Finalement, comme on peut s'y attendre, alors que seulement 21% des chauffeurs indifférents ou insatisfaits du travail des brigadiers mentionnent que les autres chauffeurs d'autobus devraient quand même avoir de jeunes brigadiers à bord, cette proportion augmente considérablement, soit à 84%, dans le cas des chauffeurs satisfaits du travail des brigadiers (Partie D).

TABLEAU 1

RELATION ENTRE LA PRÉSENCE DES BRIGADIERS ET QUATRE ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ RELATIFS AU TRANSPORT SCOLAIRE

A) RÉPARTITION DES CHAUFFEURS D'AUTOBUS SELON LA PRÉSENCE DE "BRIGADIERS D'AUTOBUS" ET LE NOMBRE D'ÉLÈVES QUI SE BOUSCULENT LORSQU'ILS MONTENT OU DESCENDENT DE L'AUTOBUS

NOMBRE D'ÉLÈVES SE BOUSCULANT	AVEC BRIGADIERS		SANS BRIGADIER		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
Aucun	76	61	84	46	160	52
1 élève ou plus	49	39	97	54	146	48
Sous-total	125	100	181	100	306	100
Inconnu	0		1		1	
TOTAL	**125**		**182**		**307**	

B) RÉPARTITION DES CHAUFFEURS D'AUTOBUS SELON LA PRÉSENCE DE "BRIGADIERS D'AUTOBUS" ET LE NOMBRE D'ÉLÈVES QUI RESTENT TROP PRÈS DES ROUES DE L'AUTOBUS

NOMBRE D'ÉLÈVES RESTANT TROP PRÈS DES ROUES	AVEC BRIGADIERS		SANS BRIGADIER		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
Aucun	86	69	111	62	197	65
1 élève ou plus	39	31	69	38	108	35
Sous-total	125	100	180	100	305	100
Inconnu	0		2		2	
TOTAL	**125**		**182**		**307**	

TABLEAU 1 (suite)

C) RÉPARTITION DES CHAUFFEURS D'AUTOBUS SELON LA PRÉSENCE DE "BRIGADIERS D'AUTOBUS" ET LE NOMBRE D'ÉLÈVES QUI PASSENT TROP PRÈS DE L'AVANT DE L'AUTOBUS AVANT DE TRAVERSER LA RUE

NOMBRE D'ÉLÈVES PASSANT TROP PRÈS	AVEC BRIGADIERS		SANS BRIGADIER		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
Aucun	59	47	72	40	131	43
1 élève ou plus	66	53	108	60	174	57
Sous-total	125	100	180	100	305	100
Inconnu	0		2		2	
TOTAL	**125**		**182**		**307**	

D) RÉPARTITION DES CHAUFFEURS D'AUTOBUS SELON LA PRÉSENCE DE "BRIGADIERS D'AUTOBUS" ET LE FAIT QUE SELON EUX LES AUTRES CHAUFFEURS DEVRAIENT AVOIR DES JEUNES BRIGADIERS A BORD

PRÉSENCE DE BRIGADIERS POUR LES AUTRES CONDUCTEURS	AVEC BRIGADIERS		SANS BRIGADIER		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
D'accord	83	67	44	26	127	43
Pas d'accord ou ne sait pas	41	33	128	74	169	57
Sous-total	124	100	172	100	296	100
Inconnu	1		10		11	
TOTAL	**125**		**182**		**307**	

TABLEAU 2

RELATION ENTRE L'APPRÉCIATION DU TRAVAIL DES BRIGADIERS PAR LES CHAUFFEURS BÉNÉFICIANT DE LEURS SERVICES ET QUATRE ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ RELATIFS AU TRANSPORT SCOLAIRE

A) RÉPARTITION DES CHAUFFEURS D'AUTOBUS AVEC BRIGADIER SELON LA SATISFACTION PAR RAPPORT AU TRAVAIL DU BRIGADIER ET LE NOMBRE D'ÉLÈVES QUI SE BOUSCULENT LORSQU'ILS MONTENT OU DESCENDENT DE L'AUTOBUS

NOMBRE D'ÉLÈVES SE BOUSCULANT	SATISFACTION DU CHAUFFEUR PAR RAPPORT AU TRAVAIL DU BRIGADIER					
	SATISFAIT		INDIFFÉRENT OU INSATISFAIT		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
Aucun	58	65	16	47	74	60
1 élève ou plus	31	35	18	53	49	40
TOTAL	89	100	34	100	123	100

B) RÉPARTITION DES CHAUFFEURS D'AUTOBUS AVEC BRIGADIER SELON LA SATISFACTION PAR RAPPORT AU TRAVAIL DU BRIGADIER ET LE NOMBRE D'ÉLÈVES QUI RESTENT TROP PRÈS DES ROUES DE L'AUTOBUS

NOMBRE D'ÉLÈVES RESTANT TROP PRÈS DES ROUES	SATISFACTION DU CHAUFFEUR PAR RAPPORT AU TRAVAIL DU BRIGADIER					
	SATISFAIT		INDIFFÉRENT OU INSATISFAIT		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
Aucun	69	78	15	44	84	68
1 élève ou plus	20	22	19	56	39	32
TOTAL	89	100	34	100	123	100

TABLEAU 2 (suite)

C) RÉPARTITION DES CHAUFFEURS D'AUTOBUS AVEC BRIGADIER SELON LA SATISFACTION PAR RAPPORT AU TRAVAIL DU BRIGADIER ET LE NOMBRE D'ÉLÈVES QUI PASSENT TROP PRÈS DE L'AVANT DE L'AUTOBUS AVANT DE TRAVERSER LA RUE

NOMBRE D'ÉLÈVES PASSANT TROP PRÈS	SATISFACTION DU CHAUFFEUR PAR RAPPORT AU TRAVAIL DU BRIGADIER					
	SATISFAIT		INDIFFÉRENT OU INSATISFAIT		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
Aucun	46	52	13	38	59	48
1 élève ou plus	43	48	21	62	64	52
TOTAL	89	100	34	100	123	100

D) RÉPARTITION DES CHAUFFEURS D'AUTOBUS AVEC BRIGADIER SELON LA SATISFACTION PAR RAPPORT AU TRAVAIL DU BRIGADIER ET LE FAIT QUE SELON EUX LES AUTRES CHAUFFEURS DEVRAIENT AVOIR DES JEUNES BRIGADIERS À BORD

PRÉSENCE DE BRIGADIERS POUR LES AUTRES CHAUFFEURS	SATISFACTION DU CHAUFFEUR PAR RAPPORT AU TRAVAIL DU BRIGADIER					
	SATISFAIT		INDIFFÉRENT OU INSATISFAIT		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
D'accord	75	84	7	21	82	67
Pas d'accord ou ne sait pas	14	16	27	79	41	33
TOTAL	89	100	34	100	123	100

CONCLUSION

Malgré les difficultés rencontrées sur le plan méthodologique, il demeure que le très fort taux de réponse au questionnaire par les chauffeurs, associé à la bonne représentativité des deux groupes de répondants (AVEC et SANS brigadier) par rapport aux caractéristiques des deux populations de base, font en sorte que l'on a pu apprécier l'impact de la présence des "brigadiers d'autobus" sur le comportement des écoliers lors du transport scolaire.

On peut résumer les résultats de la manière suivante: la présence des jeunes "brigadiers d'autobus" augmente les comportements sécuritaires des écoliers. Cette augmentation est notable. En outre, plus les chauffeurs se disent satisfaits du travail de leur(s) brigadier(s), plus ils mentionnent que les écoliers adoptent des comportements sécuritaires.

Finalement, d'autres résultats méritent une attention particulière. Le principal est sans doute qu'il semble bien que les hommes soient plus réceptifs à la présence des brigadiers dans leur autobus que les femmes. Par ailleurs, les chauffeurs de 45 ans ou plus préfèrent travailler avec moins de brigadiers à la fois que les plus jeunes et ils se disent particulièrement satisfaits du travail des brigadiers.

ANNEXE 1

LE QUESTIONNAIRE UTILISÉ

Veuillez cocher vos choix de réponse

MAÎTRE A BORD

1. **Avez-vous lu la revue "Maître à bord" ?**
   - Oui ☐
   - Non ☐
   - Je ne l'ai pas reçue ☐

2. **Avez-vous aimé "Maître à bord" ?**
   - Beaucoup ☐
   - Un peu ☐
   - Pas du tout ☐
   - Je ne l'ai pas lue ☐

3. **"Maître à bord" vous aide-t-il dans votre travail ?**
   - Beaucoup ☐
   - Un peu ☐
   - Pas du tout ☐
   - Je ne l'ai pas lue ☐

4. **Avez-vous participé à une session d'information "Maître à bord" ?**
   - Oui ☐
   - Non ☐

5. **Avez-vous des commentaires sur "Maître à bord" ?**

_____

_____

_____

TRANSPORT SCOLAIRE

6. **Y a-t-il des automobilistes qui ne s'arrêtent pas aux feux intermittents de votre autobus ?**
   - Oui, tous les jours ☐
   - Oui, toutes les semaines ☐
   - Oui, tous les mois ☐
   - Oui, quelques fois par année ☐
   - Non, jamais ☐

Avez-vous des commentaires ?

_____

_____

_____

IMPORTANT

Pour les questions suivantes, ne tenez compte que des parcours où vous transportez uniquement des élèves du primaire.

7. **Sur un parcours complet, combien d'élèves se bousculent lorsqu'ils montent ou descendent de l'autobus ?**
   - Aucun ☐
   - De 1 à 4 élèves ☐
   - De 5 à 10 élèves ☐
   - Plus de 10 élèves ☐

8. **Sur un parcours complet, combien d'élèves passent trop près de l'avant de l'autobus avant de traverser ?**
   - Aucun ☐
   - De 1 à 4 élèves ☐
   - De 5 à 10 élèves ☐
   - Plus de 10 élèves ☐

9. **Sur un parcours complet, parmi les élèves qui ne traversent pas devant l'autobus, combien restent trop près des roues de l'autobus ?**
   - Aucun ☐
   - De 1 à 4 élèves ☐
   - De 5 à 10 élèves ☐
   - Plus de 10 élèves ☐

10. Y a-t-il des brigadiers scolaires du primaire à bord de votre autobus ?

- Oui ☐
- Non ☐

11. Combien avez-vous de jeunes brigadiers sur un parcours ?

- 0 ☐
- 1 ☐
- 2 ☐
- Plus de 2 ☐

12. Au total, combien de jeunes brigadiers ont travaillé avec vous durant la présente année scolaire ?

- 0 ☐
- 1 ☐
- 2 ☐
- 3 ☐
- 4 ☐
- 5 à 9 ☐
- 10 à 20 ☐
- Plus de 20 ☐

13. En général, êtes-vous satisfait ou insatisfait du travail des brigadiers scolaires de niveau primaire ?

- Satisfait ☐
- Indifférent ☐
- Insatisfait ☐
- Je n'ai pas de brigadier ☐

14. Qui a demandé d'avoir des jeunes brigadiers à bord de l'autobus ?

- Il n'y a pas de brigadier à bord ☐
- Moi-même ☐
- L'école ☐
- Les parents ☐
- Le transporteur ☐
- Le responsable du transport ☐
- Je ne sais pas ☐

15. Pensez-vous que les autres conducteurs devraient avoir des jeunes brigadiers à bord ?

- Oui ☐
- Non ☐
- Je ne sais pas ☐

16. Si vous n'avez pas de jeunes brigadiers à bord, seriez-vous d'accord ou pas d'accord pour en avoir ?

- D'accord ☐
- Indifférent ☐
- Pas d'accord ☐
- J'ai déjà des brigadiers ☐

17. Avez-vous des suggestions concernant les jeunes brigadiers scolaires dans les autobus ?

_____

_____

_____

18. Votre autobus a-t-il un panneau d'arrêt sur le côté ?

- Oui ☐
- Non ☐

CARACTÉRISTIQUES PERSONNELLES

19. Depuis combien de temps conduisez-vous un autobus scolaire ?

- 4 ans ou moins ☐
- 5 à 9 ans ☐
- 10 à 19 ans ☐
- 20 ans ou plus ☐

20. À quel groupe d'âge appartenez-vous ?

- 24 ans ou moins ☐
- 25 à 44 ans ☐
- 45 ans ou plus ☐

21. Votre sexe ?

- Masculin ☐
- Féminin ☐

Retournez le questionnaire dans l'enveloppe ci-jointe, déjà affranchie, avant le 10 juin.

MERCI DE VOTRE COLLABORATION.

Société de l'assurance automobile du Québec
Direction des politiques et programmes

ANNEXE 2

LES RÉSULTATS DÉTAILLÉS DU SONDAGE

			N	%
1.	Avez-vous lu la revue "Maître à bord"?	Oui:	288	94
		Non:	5	2
		Je ne l'ai pas reçue:	13	4
		Sous-total:	306	100
		Inconnu:	1	
		TOTAL:	307	
2.	Avez-vous aimé "Maître à bord"?	Beaucoup:	193	67
		Un peu:	92	32
		Pas du tout:	3	1
		Sous-total:	288	100
		N/A:	19	
		TOTAL:	307	
3.	"Maître à bord" vous aide-t-il dans votre travail?	Beaucoup:	94	33
		Un peu:	175	61
		Pas du tout:	18	6
		Sous-total:	287	100
		Inconnu:	1	
		N/A:	19	
		TOTAL:	307	
4.	Avez-vous participé à une session d'information "Maître à bord"?	Oui:	262	86
		Non:	41	14
		Sous-total:	303	100
		Inconnu:	4	
		TOTAL:	307	
5.	Avez-vous des commentaires sur "Maître à bord"?	Oui:	139	45
		Non:	168	55
		TOTAL:	307	100

		N	%
6. Y a-t-il des automobilistes qui ne s'arrêtent pas aux feux intermittents de votre autobus?	Oui, tous les jours:	63	20
	Oui, toutes les sem.:	67	22
	Oui, tous les mois:	36	12
	Oui, quelques fois par année:	125	41
	Non-jamais:	15	5
	Sous-total:	306	100
	Inconnu:	1	
	TOTAL:	**307**	
Avez-vous des commentaires?	Oui:	140	46
	Non:	167	54
	TOTAL:	**307**	100
7. Sur un parcours complet, combien d'élèves se bousculent lorsqu'ils montent ou descendent de l'autobus?	Aucun:	160	52
	De 1 à 4 élèves:	125	41
	De 5 à 10 élèves:	15	5
	Plus de 10 élèves:	6	2
	Sous-total:	306	100
	Inconnu:	1	
	TOTAL:	307	
8. Sur un parcours complet, combien d'élèves passent trop près de l'avant de l'autobus avant de traverser?	Aucun:	131	43
	De 1 à 4 élèves:	121	40
	De 5 à 10 élèves:	33	11
	Plus de 10 élèves:	20	6
	Sous-total:	305	100
	Inconnu:	2	
	TOTAL:	307	
9. Sur un parcours complet, parmi les élèves qui ne traversent pas devant l'autobus, combien restent trop près des roues de l'autobus?	Aucun:	197	64
	De 1 à 4 élèves:	73	24
	De 5 à 10 élèves:	24	8
	Plus de 10 élèves:	11	4
	Sous-total:	305	100
	Inconnu:	2	
	TOTAL:	307	

		N	%
10. Y a-t-il des brigadiers scolaires du primaire à bord de votre autobus?	Oui:	125	41
	Non:	182	59
	TOTAL:	**307**	100
11. Combien avez-vous de jeunes brigadiers sur un parcours?	1:	23	19
	2:	54	44
	Plus de 2:	45	37
	Sous-total:	122	100
	Inconnu:	3	
	Pas de brigadier:	182	
	TOTAL:	**307**	
12. Au total, combien de jeunes brigadiers ont travaillé avec vous durant la présente année scolaire?	1:	12	10
	2:	29	24
	3:	17	14
	4:	24	20
	5 à 9:	34	29
	10 à 20:	3	3
	Sous-total:	119	100
	Inconnu:	6	
	Pas de brigadier:	182	
	TOTAL:	**307**	
13. En général, êtes-vous satisfait ou insatisfait du travail des brigadiers scolaires de niveau primaire?	Satisfait:	89	72
	Indifférent:	11	9
	Insatisfait:	23	19
	Sous-total:	123	100
	Inconnu:	2	
	Pas de brigadier:	182	
	TOTAL:	**307**	
14. Qui a demandé d'avoir des jeunes brigadiers à bord de l'autobus?	Moi-même:	16	13
	Ecole:	71	57
	Autres:	13	11
	Je ne sais pas:	24	19
	Sous-total:	124	100
	Inconnu:	1	
	Pas de brigadier:	182	
	TOTAL:	**307**	

		N	%
15. Pensez-vous que les autres conducteurs devraient avoir des jeunes brigadiers à bord?	Oui:	127	43
	Non:	50	17
	Je ne sais pas:	119	40
	Sous-total:	296	100
	Inconnu:	11	
	TOTAL:	307	
16. Si vous n'avez pas de jeunes brigadiers à bord, seriez-vous d'accord ou pas d'accord pour en avoir?	D'accord:	68	39
	Indifférent:	48	27
	Pas d'accord:	59	34
	Sous-Total:	175	100
	Inconnu:	7	
	J'ai déjà des brigadiers:	125	
	TOTAL:	307	
17. Avez-vous des suggestions concernant les jeunes brigadiers scolaires dans les autobus?	Oui:	141	46
	Non:	166	54
	TOTAL:	307	100
18. Votre autobus a-t-il un panneau d'arrêt sur le côté?	Oui:	212	70
	Non:	93	30
	Sous-total:	305	100
	Inconnu:	2	
	TOTAL:	307	
19. Depuis combien de temps conduisez-vous un autobus scolaire?	4 ans ou moins:	81	27
	5 à 9 ans:	68	22
	10 à 19 ans:	108	35
	20 ans ou plus:	49	16
	Sous-total:	306	100
	Inconnu:	1	
	TOTAL:	307	

		N	%
20. A quel groupe d'âge appartenez-vous?	44 ans ou moins:	158	52
	45 ans ou plus:	148	48
	Sous-total:	306	100
	Inconnu:	1	
	TOTAL:	307	
21. Votre sexe?	Masculin:	140	46
	Féminin:	167	54
	TOTAL:	307	100

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE DU QUÉBEC
DIRECTION DES COMMUNICATIONS

MARS 1992 - C-1894-5